

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開平7-232507

(43) 公開日 平成7年(1995)9月5日

(51) Int.Cl. ⁶	識別記号	庁内整理番号	F. I.	技術表示箇所
B 6 0 C 3/08		8408-3D		
B 6 0 B 21/02				
B 6 0 C 25/00		8711-3D		

審査請求 未請求 請求項の数 2 書面 (全 3 頁)

(21) 出願番号 特願平6-61986

(22) 出願日 平成6年(1994)2月21日

(71) 出願人 594055941

キャラ有限会社

福井県福井市下荒井町15-115

(72) 発明者 キャラ有限会社 伊端 恒夫

福井県福井市下荒井町15-115

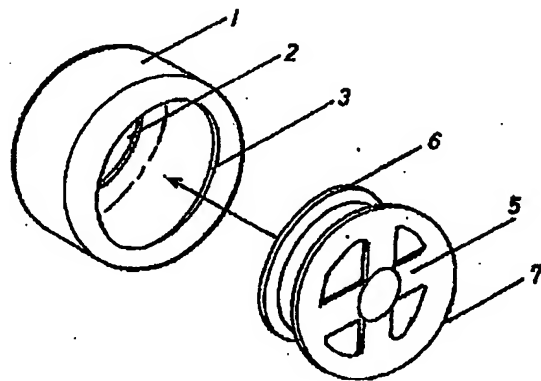
(54) 【発明の名称】 タイヤとホイールが一体の装着構造

(57) 【要約】

【目的】 本発明は、自動車タイヤに関するものでコーナリング等において緩衝性をなくしタイヤ性能をよくすることを目的としてタイヤ1とホイール5が一体となった装着構造を提供するものである。

【構成】 内径が小さいタイヤ内側2と内径が大きいタイヤ外側3が非対称にて作られているタイヤ1とホイール5の一体となり装着が容易にできる。ホイール5はタイヤ内側2とタイヤ外側3との内径の大きさに合わせて作られており、ホイール5の内径の小さいホイール内側6から挿入することを特徴とする。

【効果】 タイヤ1とホイール5のそれぞれの内径が異なりタイヤ1にホイール5を挿入し易く、タイヤ性能もよくコーナリングも安定しており運転も容易である。更に、ホイール5のデザインも若者感覚で作られ創作性が幅広くなった。



【特許請求の範囲】

【請求項1】内径が小さくゴム部(8)を広くしたタイヤ内側(2)と内径が大きいタイヤ外側(3)が非対称にて作られているタイヤとホイールが一体の装着構造。

【請求項2】タイヤ内側(2)とタイヤ外側(3)との内径の大きさに合わせて作られているホイール(5)に内径の小さいホイール内側(6)からタイヤ(1)を挿入することを特徴とする、請求項1記載のタイヤとホイールが一体の装着構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】【産業上の利用分野】本発明は、自動車タイヤに関するものである。

【0002】【従来の技術】従来は、タイヤとホイールの内側と外側の形状は全て対称となっており汎用性はあるが走行時やコーナリングにおいてタイヤにかかる重圧が異なるにもかかわらず自動車の大きさにタイヤのサイズが合えばどんなホイールにも共通に使用されており、タイヤ性能を保つタイヤとホイールの緩衝性に欠けていた。

【0003】従来の自動車は荷物や人を運ぶという道具であったが、現代はファッション性を重視した時代に入っているにも拘わらず形状が同じということはデザイン範囲を狭くしている。

【0004】【考案が解決しようとする課題】停車している時の車体の重さや左右前後のそれぞれのタイヤにかかる重圧は異なるにもかかわらずタイヤの形状や構造は内外側共に対称になっているのは不都合であると考え観察してみた。そして、エンジン部の近い所やガソリンが入っている時入っていない時のタイヤにかかる重圧が空気圧にて判断することができることから、停車中のタイヤの空気圧の安定を図ることによりタイヤ性能が良くなることにある。

【0005】走行中のコーナリングと緩衝性をよくするには対称ではなく走行中の負荷を吸収し、タイヤ内側を強化しバランスをとることにある。

【0006】【課題を解決するための手段】発明者は前記の課題を解決するにはどのようにすればよいかとあれこれ思索し実験も重ねた結果、ようやく本発明を完成することができた。走行中のタイヤ1にかかる重圧はタイヤ内側2とタイヤ外側3の厚みに変化をもたせること。それと、タイヤ内側2の内径が小さいためタイヤ1のゴム部8を広くすることができる。更に、特殊ゴムや特殊素材を使用して高い剛性によってバランスが保てる。

【0007】ホイール外側7は面積が大きくホイール5を傷つける危険性が高いためタイヤガード4にて傷つけ防止とバランスを保つ方法としての役目を果している。更に、面積が大きい分デザインの幅が広くなり独創性を発揮できる。

【0008】【作用】自動車の直進やタイヤ内側2に負

荷がかかる通常の走行中においては従来と変わらぬ通常の傷きをする。コーナリングする時はゴム部8が広がっていることと内径が小さいタイヤ内側2にてタイヤ1にかかる重圧を吸収することにより走行中に地面との凹凸の緩衝性がよくなる。更に、特殊ゴムの剛性力の働きにより摩擦抵抗が少なくなり、タイヤ空気圧が高い状態と同じくハンドルが軽く運転が容易である。

【0009】それぞれの自動車の大きさに合わせてタイヤ1が作られ、タイヤ内側2とタイヤ外側3の内径が異なることによりホイール5の挿入が容易であり、挿入方法としてはタイヤ1の内径が大きいタイヤ外側3にホイール5の径状が小さいホイール内側6からとなる。タイヤ1とホイール5のそれぞれの形状が非対称にて一体となって作られ、自動車の特徴をつかんでいるところに相乗効果がある。

【0010】【実施例】この発明の実施例を図1に基づいて説明する。図1はタイヤ外側から見た挿入斜視図である。タイヤ1の内径が大きいタイヤ外側3にホイール5の径状が小さいホイール内側6から挿入し、タイヤ1をホイール5に装着する。ホイール5の重心はホイール5の中央よりもタイヤ外側3にあり、自動車の重量に耐えられる。更に、コーナリング時のバランスを保つため自動車のタイヤ1を4本とも装着することが安全性をましてよい。

【0011】【発明の効果】タイヤ1とホイール5のそれぞれの内径が異なりタイヤ1にホイール5が挿入し易い。タイヤ外側3の内径とホイール外側7が大きく作られているため、ホイール①のデザインが若者感覚で作られ独創性が発揮できる。自動車に応じてタイヤ1とホイール5が一体となって装着されるためタイヤ性能を保つタイヤ1とホイール5の緩衝性よい。並びに、地面の凹凸の衝撃を吸収し緩衝性がよくなる。又、コーナリングも安定しており運転し易く楽しいドライブができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明のタイヤ外側から見た挿入斜視図である。

【図2】本発明のホイール内側から見た挿入斜視図である。

【図3】本発明のタイヤとホイールの断面図である。

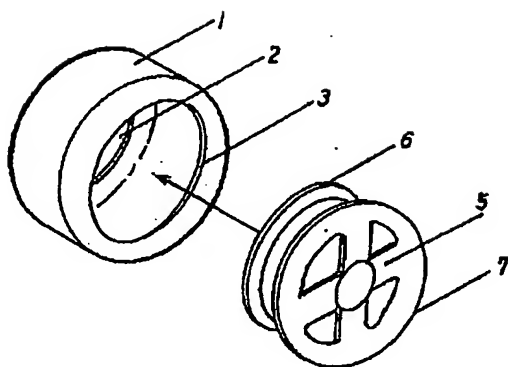
【符号の説明】

- 1 タイヤ
- 2 タイヤ内側
- 3 タイヤ外側
- 4 タイヤガード
- 5 ホイール
- 6 ホイール内側
- 7 ホイール外側
- 8 ゴム部

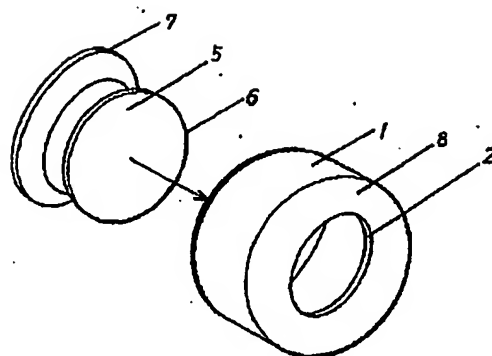
(3)

特開平7-232507

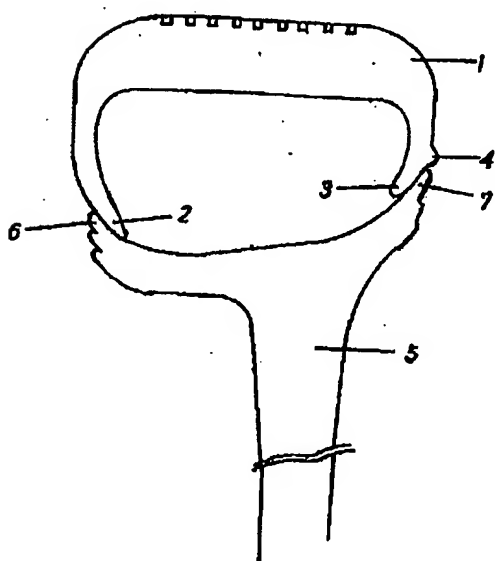
【図1】



【図2】



【図3】



- (11) Publication number : 07-232507
(43) Date of publication of application : September 5, 1995
(21) Application number : 06-61986
(22) Date of filing : February 21, 1994
(71) Applicant : Kyara KK
(72) Inventor : Tsuneo IHASHI

(54) [Title of the Invention] INSTALLATION STRUCTURE INTEGRATING TIRE AND WHEEL

(57) [Abstract]

[PURPOSE] To provide installation structure integrating a tire and a wheel by improving tire performance by way of eliminating a cushioning property at the time of cornering, etc., concerning the automobile tire.

[CONSTITUTION] It is possible to easily install a wheel 5 into a tire 1 since the tire 1 of which a tire inside 2 with a small inside diameter and a tire outside 3 with a large inside diameter are asymmetrically made, and the wheel 5 are integrated. The wheel 5 is made to match the size of the inside diameters of the tire inside 2 and the tire outside 3, and a wheel inside 6 with a small inside diameter of the wheel is first inserted.

[EFFECTIVENESS] It is easy to insert the wheel 5 into the tire 1 as the respective inside diameters of the tire 1 and the wheel 5 are different from each other, and it is easy to drive as tire performance is favorable and cornering is stable. Additionally, the creativeness in designing the wheel 5 can be extended.

[What is claimed is]

[Claim 1] An installation structure integrating a wheel and a tire of which a tire inside (2) having a small inside diameter and a large rubber section (8) and a tire outside (3) having a large inside diameter are asymmetrically made.

[Claim 2] The installation structure according to claim 1, wherein said wheel (5) is formed to match the size of the inside diameters of said tire inside (2) and said tire outside (3), and a wheel inside (6) with a small inside diameter of said wheel is first inserted into said tire (1).

[Detailed Description of the Invention]

[0001]

[Field of the Invention]

The present invention relates to an automobile tire.

[0002]

In the conventional invention, as configurations of the inside and the outside of a tire and a wheel were symmetry, they used to have a wide use. However, even though the pressure which was applied to a tire at the time of driving or cornering differed, the tire was commonly used on any wheel if the size of the tire fitted the size of the automobile. As a result, the cushioning property of the tire and the wheel which maintained the performance of the tire was not satisfied.

[0003]

The conventional automobile carried a load and a man. Although fashionability is thought as an important factor currently, the same configuration narrows the design range.

[0004]

[Problem to be solved by the Invention]

The weight of a car body at the time of stopping and the pressure which is applied to all respective tires are different. Nevertheless, it is unfavorable that the configuration and structure of a tire are symmetrical to both the inside and outside. Since the pressure which is applied to the tire when gasoline is contained or not can be judged with pneumatic pressure, the performance of the tire becomes good by aiming at stability of the pneumatic pressure of the tire during stopping.

[0005]

It is necessary for improving cornering at the time of driving and cushioning properties that the inside diameters of the tire are asymmetrically made to absorb a load during driving and strengthen the inside of the tire to maintain balance.

[0006]

[Means for Solving Problem]

The problem of the pressure which is applied to the tire 1 during driving can be solved by varying the thickness of the tire inside 2 and the tire outside 3. Since the inside diameter of the tire inside 2 is small, the rubber section 8 of the tire 1 can be made large. Furthermore, balance can be maintained with high rigidity using a special rubber or a special material.

[0007]

Since the wheel outside 7 has a large area and may damage the wheel 5, the tire guard 4 prevents damage and maintains balance. Furthermore, a large area allows the width of design to become large, and originality can be demonstrated.

[0008]

While in ordinary driving in which an automobile goes straight or which requires a load to the tire inside 2, the usual work which is not different from the former is carried out. When carrying out a cornering, the cushioning property of irregularity with the ground becomes good during driving by absorbing the pressure which is applied to the tire 1 since the rubber section 8 is large and the tire inside 2 has a small inside diameter. Furthermore, frictional resistance decreases by work of the rigid force of a special rubber, and it is easy to drive because a handle is light as well as a condition that a pneumatic pressure of a tire is high.

[0009]

The tire 1 is made according to the size of each automobile. Since the inside diameters of the tire inside 2 and the tire outside 3 are different, it is easy to insert the wheel 5 into the tire 1. The wheel inside 6 with a small diameter of the wheel 5 is first inserted into the tire outside 3 with a large diameter of the tire 1. Each configuration of the tire 1 and the wheel 5 is formed asymmetrically, and the synergistic effect can be obtained due to grasping the characteristic of an automobile.

[0010]

[Example]

The example of this invention is explained based on Fig. 1. Fig. 1 is a perspective view showing the insertion seen from the outside of the tire. The wheel inside 6 with a small inside diameter of the wheel 5 is inserted into the tire outside 3 with a large inside diameter of the tire 1 and then the wheel 5 is integrated with the tire 1. The center of gravity of the wheel 5 is located on the side of the tire outside 3 rather than the center of the wheel 5, whereby the wheel can bear the weight of an automobile. Furthermore, it is better for safety to equip an automobile with all four tires 1 of an automobile in order to maintain the balance at the time of a cornering.

[0011]

[Effects of the Invention]

It is easy to insert the wheel 5 into the tire 1 as the respective inside diameters of the tire 1 and the wheel 5 are different from each other. The inside diameters of the tire outside 3 and

the wheel outside 7 are made greater, whereby the creativeness in designing the wheel 5 can be extended. Since the tire 1 and the wheel 5 are united in accordance with an automobile, the cushioning property of the tire 1 and the wheel 5 which maintain the performance of the tire is good. The impact of the irregularity of the ground is absorbed and the cushioning property becomes good. Moreover, since the cornering is also stable, a pleasant drive can be performed.

[Brief Description of the Drawings]

[Fig. 1]

Fig. 1 is a perspective view showing the insertion seen from the tire outside of this invention.

[Fig. 2]

Fig. 2 is a perspective view showing the insertion seen from the wheel inside of this invention.

[Fig. 3]

Fig. 3 is a sectional view showing the tire and the wheel of this invention.

[Description of Reference Numerals]

- | | |
|---|----------------|
| 1 | Tire |
| 2 | Tire Inside |
| 3 | Tire Outside |
| 4 | Tire Guard |
| 5 | Wheel |
| 6 | Wheel Inside |
| 7 | Wheel Outside |
| 8 | Rubber Section |